

URGENSI PENGATURAN OJEK DI DAERAH SEBAGAI ANGKUTAN UMUM DALAM UNDANG-UNDANG

Artikel Ilmiah

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

ANDI MOH. ERA W.
NIM. 0910110113



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2014

LEMBAR PERSETUJUAN

**URGENSI PENGATURAN OJEK DI DAERAH SEBAGAI ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009**

Identitas Penulis :

a. Nama : Andi Moh. Era W.

b. NIM : 0910110113

Konsentrasi : Hukum Administrasi Negara

Jangka Waktu Penelitian : 7 Bulan

Disetujui pada tanggal : 05 Maret 2014

Pembimbing Utama



Dr. M Fadli, SH., MH
NIP. 196504011990021001

Pembimbing Pendamping



Agus Yulianto, SH., MH
NIP. 195907171986011001

Mengetahui,
Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara



Lutfi Effendi, SH., MHum
NIP. 196008101986011002

ABSTRAK

Keterbatasan sarana angkutan umum bagi sebagian besar masyarakat menjadi salah satu permasalahan utama pada bidang transportasi. Ojek hadir sebagai salah satu alternatif angkutan umum yang bisa digunakan oleh masyarakat. Pelayanan ojek juga memiliki keunggulan dan keunikan sendiri mengingat ojek bisa memberi layanan *door to door*, mudah menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Namun ojek merupakan angkutan umum informal di mana ojek tidak diatur dalam Undang-Undang sehingga keberadaan ojek dianggap ilegal meskipun keberadaan ojek sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Karena itu, perlu adanya aturan mengenai ojek di dalam Undang-Undang agar dapat beroperasi secara legal. Penelitian dilakukan untuk melihat dan memaparkan urgensi ojek sebagai angkutan umum sehingga tidak dikatakan sebagai angkutan umum ilegal. Khususnya terkait dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, yaitu metode penelitian hukum yang terfokus pada mengkaji dari kaidah-kaidah, dan norma-norma dalam hukum positif. Hasil pembahasan dari penelitian ini menunjukkan ojek layak untuk dimasukkan ke dalam Undang-Undang, adalah sebagaimana tercantum pada Pasal 10 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang menyebutkan bahwa materi muatan yang harus diatur dengan Undang-Undang berisi pemenuhan kebutuhan hukum dalam masyarakat.

Kata kunci : Ojek, paratransit, urgensi

ABSTRACT

The limitedness of public transportation for the society to be one of the main transportation problem. *Ojeks* present as an alternative public transportation that can be used by the public. Ojek service also has its own unique advantages and considering the motorcycle can provide door to door service, easy to reach difficult locations such as alleyways and narrow streets. But ojek is an informal public transport where ojek are not regulated in the law regulation so that the presence of motorcycles are considered illegal, although the presence of ojek itself can be said is needed by the society. Hence the need for rules regarding ojek made in the law in order to operate legally. The study was conducted to see and explain the urgency of motorcycles as public transport so there is said to be an illegal public transport . Particularly to the Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Road Transportation. The method of approach used in this study is the normative method, the method of research is focused on reviewing the law of rules, and norms of positive law. The results of this study show discussion feasible motorcycle to be included in the statute, as contained in Clause 10 paragraph (1) letter e of Law Number 12 Year 2011 on the Establishment Regulation Legislation stating that the substance of which shall be determined by law provides the legal fulfillment in society.

Keywords: Ojek, paratransit, Urgency

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah negara Hukum. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Undang-Undang Dasar 1945 merupakan hukum tertinggi dalam hierarki Peraturan Perundang-undangan di Indonesia. Hukum yang berlaku di Indonesia merupakan suatu sistem yang masing-masing bagian atau komponen saling berhubungan dalam arti saling memengaruhi dan saling melengkapi untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu ketertiban dan keteraturan manusia dalam masyarakat.¹ Hal tersebut sesuai dengan pengertian sistem itu sendiri, yang berarti merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh, teratur, dan terdiri dari berbagai unsur yang saling berkaitan erat satu sama lain kemudian membentuk suatu totalitas.

Menarik dari hubungan tujuan sistem hukum positif Indonesia dan UUD 1945, dapat terlihat bahwa terdapat beberapa hal yang ingin dicapai oleh negara. Salah satunya adalah memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana tercantum dalam alinea keempat Pembukaan UUD 1945.

Selain sebagai tujuan, perihal kesejahteraan umum ini juga menunjukkan tugas negara. Dengan kata lain, ada peran negara kepada bangsa Indonesia ini dalam hal untuk mencapai kesejahteraan masyarakat Indonesia. Tugas pemerintah negara Indonesia berkaitan dengan kesejahteraan yaitu memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat, baik di bidang politik, maupun di bidang sosial budaya-ekonomi.

Kesejahteraan selalu bersinggungan erat dengan pembangunan. Pembangunan dapat muncul dan dilaksanakan dari bidang manapun, termasuk pada bidang ekonomi yang tak dielakkan lagi menjadi sentral di antara bidang lainnya yang saling berhubungan dan berkesinambungan. Sebab, pembangunan pada bidang ekonomi memiliki pengaruh tersendiri

¹ Muhammad Bakri, Pengantar Hukum Indonesia, Penerbit IKIP Malang, Malang, 1995, Hlm. 13

terhadap bidang lain, dan nantinya akan berhadapan dengan konsekuensi-konsekuensi masalah sosial yang berwujud ketertiban sosial. Misalnya yang terjadi pada bidang transportasi, pendidikan, dan tenaga kerja.

Dalam mencapai kesejahteraan tersebut, tentu akan berbenturan dengan berbagai persoalan-persoalan di dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Salah satu persoalan yang cukup problematis pada kesejahteraan masyarakat di Indonesia sekarang ini, adalah berkenaan dengan mobilitas masyarakat. Jika disederhanakan, maka persoalan tersebut berkenaan dengan permasalahan yang paling sering dijumpai di seluruh daerah baik kota-kota besar, kota-kota kecil, hingga daerah pedesaan, adalah permasalahan mengenai transportasi publik yaitu angkutan umum, sebagai salah satu bentuk hak sosial masyarakat dan juga bentuk pelayanan serta fasilitas negara yang bagi sebagian besar masyarakat telah menjadi kebutuhan dalam kegiatan sehari-hari, sekaligus untuk mendukung mobilitas masyarakat bagi pemerintah.

Keterbatasan ketersediaan transportasi dapat menyebabkan tersendatnya mobilitas masyarakat untuk memenuhi hak sosial masyarakat dalam bentuk mobilisasi masyarakat yang dinamis.² Oleh karena itulah, keberadaan dan ketersediaan pelayanan jasa angkutan umum yang memadai ini menjadi persoalan penting yang perlu diberi perhatian.

Kebutuhan dan tuntutan masyarakat terhadap angkutan umum baik di kota besar ataupun kota kecil inilah yang akhirnya menjadi satu dari beberapa faktor munculnya kendaraan-kendaraan angkutan umum yang informal dan bersifat alternatif. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dengan berpelat hitam, yang menandai bahwa angkutan umum ini tidak mempunyai legalitas sah dari pemerintah untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran. Ojek telah menjadi angkutan umum favorit bagi sebagian masyarakat

² Zaini Noer & Usman Melayu, Kebijakan Transportasi, Simposium III FSTPT, Jakarta, Hlm. 5

karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota (angkot), bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Ojek bisa masuk dan melalui gang-gang sempit, jalan-jalan kecil, sehingga mampu menyediakan layanan *door to door*. Bahkan ojek dinilai cepat, lincah dan efisien untuk melewati—maupun menghindari—kemacetan di jalan.

Adanya ojek menimbulkan perbedaan pendapat bagi sebagian pihak. Ojek memiliki nilai positif untuk sebagian anggota masyarakat. Namun sekaligus memberi kerugian bagi sebagian masyarakat lainnya yang tidak mendapat penghasilan yang memuaskan akibat dari beroperasinya ojek ini. Dilema lainnya, pada satu sisi, keberadaan ojek dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun di sisi lain, keberadaan ojek dianggap bermasalah dalam legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek secara jelas.

Belum adanya aturan yang jelas mengenai ojek dalam Undang-Undang memunculkan polemik apakah kemudian ojek bisa diberi sanksi karena dianggap melanggar.

Berdasarkan pada uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan kajian secara normatif dan menguraikan pembahasan mengenai “URGENSI PENGATURAN OJEK DI DAERAH SEBAGAI ANGKUTAN UMUM DALAM UNDANG-UNDANG”.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apa alasan urgensi pengaturan ojek di dalam Undang-Undang?
2. Apa alasan hukum dan rasionalitas untuk dibuatnya aturan mengenai ojek sebagai angkutan umum?

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, yaitu metode penelitian hukum yang terfokus pada mengkaji dari kaidah-kaidah, dan norma-norma dalam hukum positif.³ Tahapan pertama penelitian hukum normatif adalah penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan hukum obyektif (norma hukum), yaitu dengan mengadakan penelitian terhadap masalah hukum. Tahapan kedua penelitian hukum normatif adalah penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan hukum subjektif (hak dan kewajiban).⁴

B. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan Perundang-undangan (*Statute-approach*), yaitu pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi, penelitian dilakukan terhadap produk-produk hukum, di mana peneliti perlu memahami hierarki, dan Asas-Asas dalam peraturan perundang-undangan.⁵

Produk-produk hukum dalam hal ini adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, juga Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C. Jenis Sumber Bahan Hukum

³ Ibid, hlm.6

⁴ Hardihan Rusli, Metode Penelitian Hukum Normatif: Bagaimana?, Law Review Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan, No. 3 Tahun 2006, hlm. 50

⁵ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2013, hlm. 137

Bahan-bahan hukum yang digunakan bersumber dari studi kepustakaan, bahan-bahan hukum ini terdiri dari:

1. Bahan Hukum Primer yaitu bahan-bahan yang bersifat autoritatif, yang artinya memiliki otoritas.⁶ Bahan hukum primer ini bersumber dari peraturan perundang-undangan, di mana otoritas tertinggi adalah Undang-Undang Dasar, kemudian diikuti peraturan perundang-undangan di bawahnya yang diurutkan menurut hierarki tata urutan peraturan perundang-undangan di Indonesia sebagaimana tertulis pada Undang-Undang nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.
2. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan-bahan yang bersumber dari pendapat ilmiah para sarjana, dan literatur lainnya yang ada kaitannya dengan transportasi khususnya mengenai ojek. Secara runtut dapat ditulis sebagai berikut:
 - a. Buku-buku teks yang ditulis oleh para pakar dan ahli hukum yang berpengaruh;
 - b. Jurnal-jurnal dan makalah hukum;
 - c. Pendapat para sarjana;
 - d. Berbagai kasus hukum yang berkaitan dengan ojek, khususnya dengan legalitas ojek sebagai angkutan umum; dan
 - e. Hasil-hasil dari Simposium.
3. Bahan Hukum Tersier yaitu berupa kamus-kamus yang membantu menunjang pemahaman, memberi petunjuk, maupun memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yaitu:
 - a. Kamus Hukum;

⁶ Ibid, hlm. 181

- b. Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga;
- c. Kamus Bahasa Asing (Inggris); dan
- d. Ensiklopedia.

D. Teknik Memperoleh Bahan Hukum

Teknik yang digunakan untuk memperoleh sumber hukum primer dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan, mencari, menginventarisasi, mengkaji dan melakukan penelusuran studi kepustakaan yang berhubungan dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang legalitas angkutan umum khususnya ojek.

Sedangkan untuk memperoleh bahan hukum sekunder dan tersier diperoleh dengan cara melakukan studi literatur di berbagai tempat, dokumen, jurnal, artikel, dan berbagai bahan yang didapat dari internet yang memiliki kaitan dengan topik dan permasalahan yang diangkat.

E. Teknik Analisis Bahan Hukum

Untuk analisis bahan hukum, setiap bahan-bahan hukum yang diperoleh akan saling dihubungkan dengan pokok masalah, kemudian diuraikan dan kemudian disajikan ke dalam bentuk tulisan ilmiah yang disusun secara sistematis mengikuti alur sistematika pembahasan yang selanjutnya dapat memberikan jawaban atas permasalahan terkait dengan urgensi legalitas angkutan ojek.

Data dianalisis dengan metode yuridis kualitatif, yaitu data yang diperoleh selanjutnya disusun secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas dengan tidak menggunakan rumus matematis.⁷ Dengan kata lain, data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan studi kepustakaan dengan berdasarkan norma-norma, tidak menggunakan statistik, namun menggunakan penafsiran.

⁷ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, Op Cit., 2009

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Urgensi Pengaturan Ojek dalam Undang-Undang

A.1 Analisis Perlunya Pengaturan Legalitas Ojek

Fleksibilitas dan elastisitas ojek di jalanan sudah barang tentu menjadi daya tarik ojek. Terlebih dengan kemampuan ojek untuk memberi pelayanan sampai ke rumah (*door to door*) karena daya jelajahnya yang tinggi dan efisien. Di daerah yang tak terjangkau angkutan umum resmi khususnya, keberadaan ojek tentu sangat membantu masyarakat sekaligus membuktikan bahwa angkutan umum yang telah beroperasi selama ini memiliki keterbatasan jangkauan pelayanan.⁸ Tidak hanya masyarakat yang tinggal di wilayah yang tidak maupun sulit terjangkau angkutan umum resmi, namun masyarakat yang tinggal di wilayah perkotaan/cukup terjangkau layanan angkutan umum resmi, ojek masih tetap dibutuhkan.

Melihat banyaknya pemakai maupun permintaan terhadap jasa ojek, kejelasan soal legalitas ojek di dalam aturan perundang-undangan tidak bisa dibiarkan begitu saja. Sebab, jika dianalisis lebih jauh, ojek memiliki kelebihan dan kekurangan yang bisa memunculkan pandangan-pandangan terhadap ojek yang nantinya juga dapat menjadi pertimbangan bagi pihak-pihak tertentu khususnya pemerintah untuk membuat aturan mengenai ojek.

Ojek telah melanggar peraturan karena melangkahi undang-undang. Padahal dalam beroperasi, ojek pasti bersentuhan langsung dengan lalu lintas yang notabene dipayungi aturan hukum berupa undang-undang yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸ Dillah Joedi W.R., Indra Surya Mochtar, & Wahyu Herjianto, Op Cit., 2012

Ojek masih dinyatakan sebagai angkutan umum paratransit yang muncul karena beragam faktor yang melatarbelakanginya. Padahal ojek memiliki potensi tersendiri yang dapat menguntungkan banyak pihak apabila memiliki aturan hukum. Fungsi transportasi yang rasional selalu diorientasikan kepada fungsi kedekatan dan kemudahan.⁹

Perlunya aturan hukum mengenai ojek ini juga perlu menilik dari latar belakang munculnya para tukang ojek sendiri. Sebagian besar tukang ojek memiliki karakteristik latar sosial-ekonomi yang serupa, yaitu latar tingkat pendidikan serta tingkat penghasilan yang rendah. Tak sedikit pula ditemukan bahwa para tukang ojek tersebut menjadikan ojek sebagai mata pencaharian utama mereka alias tidak memiliki pekerjaan lain selain menjadi tukang ojek.

Ada beberapa aspek yang perlu tercakup jika ojek dimasukkan di dalam aturan perundang-undangan. Aspek-aspek tersebut antara lain:

a. Keselamatan

Aspek keselamatan adalah hal paling utama dan terpenting dalam penyelenggaraan angkutan umum. Dengan memerhatikan keselamatan, berarti telah memerhatikan jaminan keamanan, perlindungan dan kenyamanan dalam perjalanan baik untuk pengemudi terlebih lagi untuk penumpang.

b. Aturan Perizinan Ojek

Perizinan pengelolaan ojek bersinggungan langsung dengan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyebutkan angkutan umum harus dikelola oleh badan hukum dan bukan oleh perseorangan.

c. Tarif dan Identitas Tukang Ojek

Persoalan mengenai tarif angkutan umum seringkali mengundang polemik tersendiri, karena pada periode tertentu tarif akan berubah-ubah. Tarif tersebut

⁹ Hariadi, Permasalahan Moda Transportasi Perkotaan di Provinsi Sulteng, Ditlantas Polda Sulteng, 2010, hlm. 1

akan memengaruhi tingkat permintaan dan penawaran angkutan umum nantinya, berdampak tidak hanya pada penyedia jasa angkutan, namun juga pada penumpang khususnya penumpang yang pada aktivitas dan kesehariannya memang bertumpu dengan mengandalkan angkutan umum.

d. Pembinaan

Pembinaan menjadi faktor yang cukup penting dalam membekali tukang ojek ketika terjun melaksanakan pekerjaannya sebagai pelaku pelayanan angkutan umum di masyarakat.

e. Sanksi Administrasi

Dilegalkannya ojek, berarti memberikan payung hukum kepada ojek. Sehingga jika nantinya ada pelanggaran, aturan ini tinggal diterapkan bersama sanksi apa yang akan diberikan.

A.2 Potensi Legalitas Terhadap Ojek

Ojek memiliki pelbagai potensi yang cukup tinggi jika diatur dan diberi perhatian lebih lanjut. Sebagai angkutan umum, tak dipungkiri ojek akan bersentuhan langsung di dalam segala kegiatan lalu lintas secara luas. Berbicara permasalahan lalu lintas, terdapat 3 (tiga) masalah utama lalu lintas, yaitu:

1. Pelanggaran Lalu Lintas.
2. Kecelakaan Lalu Lintas.
3. Kemacetan Lalu Lintas.

Keberadaan ojek akan sangat membantu dalam menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat sehingga perlu dirangkul sebagai balakamtibmas atau mitra kamtibmas. Mitra Kamtibmas merupakan salah satu program kerjasama masyarakat bersama Polri yang berkaitan dengan keamanan dan ketertiban

masyarakat. Menjadikan ojek sebagai mitra kamtibmas dapat memberikan banyak manfaat. Manfaat tersebut antara lain:

1. Ojek akan berada di dalam organisasi yang dipayungi oleh Polri.
2. Para tukang ojek bisa dijadikan sebagai agen ketertiban/panutan ketertiban masyarakat.
3. Adanya potensi keamanan. Sebagai mitra kamtibmas, ojek akan berperan penting terhadap terkontrolnya keamanan masyarakat. Sebab tukang ojek ini akan membantu kepolisian di bidang informasi untuk memberikan info

B. Alasan Hukum Dibuatnya Aturan Mengenai Ojek di Dalam Undang-Undang

Hukum yang berlaku di Indonesia adalah hukum positif, maka di luar itu akan dikatakan ilegal. Sebagai aturan formal, undang-undang telah mengatur sedemikian rupa berkenaan dengan angkutan jalan, namun ojek tidak termuat di dalamnya. Fakta di lapangan memperlihatkan bagaimana masyarakat sangat membutuhkan ojek sebagai salah satu alternatif angkutan umum dengan segala keunggulan dan kelemahannya. Di sisi lain, undang-undang tidak mengatur soal ojek yang mengakibatkan ojek dikatakan sebagai angkutan umum ilegal. Tidak ditemui satupun klausul yang membolehkan ojek beroperasi sebagai angkutan umum. Dengan kata lain, keberadaan ojek dianggap telah melangkahi undang-undang.

Pada huruf e Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan perundang-Undangan, dikatakan materi muatan yang harus diatur dengan Undang-Undang berisi salah satunya pemenuhan kebutuhan hukum dalam masyarakat:

- a. pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. perintah suatu Undang-Undang untuk diatur dengan Undang-Undang;
- c. pengesahan perjanjian internasional tertentu;

- d. tindak lanjut atas putusan Mahkamah Konstitusi; dan/atau
- e. pemenuhan kebutuhan hukum dalam masyarakat.

Memasukkan ojek ke dalam peraturan perundang-undangan berarti juga termasuk dalam pemenuhan kesejahteraan yang berbentuk perlindungan dan jaminan sosial.

Ojek perlu diatur demi lebih terciptanya keamanan khususnya melihat potensi ojek yang sangat tinggi sebagai kebutuhan transportasi masyarakat khususnya di wilayah yang sulit dijangkau angkutan umum lainnya. Dari sisi tukang ojek, keamanan ditentukan dari kepedulian mereka menaati aturan lalu lintas. Seperti memakai helm, kelengkapan kaca spion, surat-surat lalu lintas, dan sebagainya. Dari sisi penumpang, selama ini urusan keselamatan masih sangat ditentukan dari kesadaran masing-masing.

Hal lain yang perlu diperhatikan dari perlunya melegalkan status ojek, adalah dari faktor ketertiban masyarakat khususnya di lingkungan masyarakat berlalu lintas. Kelancaran lalu lintas sangat erat kaitannya dengan ketertiban berlalu lintas, hal ini berlaku pula untuk tukang ojek yang notabene dalam melakukan pekerjaannya akan bersentuhan langsung dengan lingkungan masyarakat pengguna lalu lintas. Sehingga apabila tidak diatur, yang terjadi adalah tukang ojek akan berlaku seenaknya di jalan dan mengakibatkan tersendatnya kelancaran berlalu lintas.

Tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan, akan mengganggu keserasian antara ketertiban dengan ketentraman di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁰ Ojek merupakan salah satu yang tidak memiliki peraturan yang mengatur mereka sehingga bisa dibilang terjadi kekosongan aturan.

Tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan oleh Undang-Undang, terkadang diatasi dengan mengeluarkan peraturan yang lebih rendah daripada apa

¹⁰ Soerjono Soekanto, Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2012, Hlm. 16

yang diatur di dalam Undang-Undang.¹¹ Bisa dilihat dari legalitas ojek, tidak adanya aturan mengenai ojek di dalam Undang-Undang membuat beberapa daerah membuat Peraturan Daerah karena merasa aturan semacam ini sangat diperlukan di daerah tersebut.

Pada kasus lainnya, keberadaan ojek yang begitu diperlukan membuat munculnya usaha angkutan umum yang cukup unik, yaitu adanya *Transjek*. Transjek merupakan ojek yang menggunakan argo seperti yang biasanya digunakan mobil taksi yang dikelola oleh badan hukum bernama PT Pancatra Corporindo.¹² Dengan menggunakan argo, maka ojek ini telah memiliki tarif tersendiri berdasar jarak atau waktu sehingga penumpang tidak perlu lagi melakukan tawar-menawar. Dibandingkan dengan ojek biasa, Transjek memiliki keunggulan dan layanan khusus, seperti motor yang seragam, memiliki nomor armada seperti taksi, tarif sesuai jarak yang ditempuh, pengemudi yang diseleksi dan diberi pelatihan *Safety Riding*, mengenakan *ID card*, menyediakan masker agar penumpang tidak terkena debu secara langsung, jas hujan untuk melindungi penumpang dari hujan, dan sandaran untuk penumpang.¹³

Transjek bisa dijadikan bahan pertimbangan bahwa ojek bisa dibuat sedemikian rupa untuk menjadi angkutan umum alternatif yang nyaman, aman, dan membantu masyarakat. Transjek dikelola oleh badan hukum, namun ojek sendiri masih ilegal karena tidak diatur dalam Undang-Undang.

¹¹ Ibid

¹² Syailendra, Mengenal Transjek, Ojek Berargo (online), Tempo.co, 2012 diakses 10 Januari 2014 di <http://www.tempo.co/read/news/2012/11/16/083442103/Mengenal-Transjek-Ojek-Berargo>

¹³ Andhina Wulandari, TRANSJEK: Taksi Motor Berargo, Alternatif Transportasi di Jakarta (online), 2012, Kabar24.com, diakses 10 Januari 2014 di <http://www.kabar24.com/nasional/read/20121213/9/112738/transjek-taksi-motor-berargo-alternatif-transportasi-di-jakarta>

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Ojek merupakan angkutan umum alternatif yang digolongkan sebagai angkutan umum paratransit atau angkutan umum informal/tidak resmi yang tak memiliki jadwal, rute, dan pengelolaannya bukan oleh badan hukum melainkan perseorangan. Hal inilah yang menyebabkan ojek dikatakan ilegal karena tidak mempunyai legalitas sah dari pemerintah untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran sebagaimana angkutan umum lainnya. Sementara, ojek telah menjadi angkutan umum favorit bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dan jangkauannya luas. Ojek memiliki potensi positif terhadap masyarakat khususnya pada bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Oleh karena itu ojek perlu diatur dan keberadaannya diakui secara hukum. Sebab, selama ini ojek tidak memiliki aturan tersendiri di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun yang menjadikan ojek layak untuk dimasukkan ke dalam Undang-Undang, adalah sebagaimana tercantum pada Pasal 10 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang menyebutkan bahwa materi muatan yang harus diatur dengan Undang-Undang berisi pemenuhan kebutuhan hukum dalam masyarakat. Kebutuhan hukum dalam masyarakat terhadap ojek bisa terlihat dari apa yang telah dijabarkan, yaitu ojek telah menjadi angkutan alternatif favorit bagi masyarakat, yang diikuti dengan potensi positif lain yang dimiliki oleh ojek.

2. Kekosongan aturan mengenai ojek di dalam undang-undang membuat solusi mengenai permasalahan-permasalahan ojek adalah dengan mengeluarkan aturan yang tingkatnya di bawah Undang-Undang, seperti Peraturan Daerah yang dibuat di Kota Palu, Kota Palopo, Kabupaten Majene, dan Kabupaten Dompu. Sementara di sisi lain, adanya Peraturan Daerah tanpa ada dasar aturan dari Undang-Undang, bisa dibilang akan menimbulkan masalah. Padahal perlunya ojek di dalam aturan Undang-Undang dirasa mendesak karena dapat dikatakan masyarakat sangat membutuhkan ojek yang memiliki perlindungan hukum yang jelas. Karena itulah dibuatnya Peraturan Daerah mengenai ojek di beberapa daerah bisa dikatakan salah, namun benar dari segi kebijakan karena memang ojek begitu diperlukan oleh masyarakat, dan sesuai jika dikembalikan pada Pasal 10 ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Adapun hal-hal yang perlu diatur di dalam aturan mengenai ojek itu berkenaan dengan: a). Keselamatan; b). Perizinan; c). Tarif angkutan dan identitas pengemudi ojek; d). Pembinaan; e). Sanksi hukum.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Ojek memiliki prospek yang bagus untuk jangka panjang. Karena keberadaan ojek akan terus berlangsung sesuai dengan perkembangan mobilitas dan makin meningkatnya masalah-masalah terkait lalu lintas, sehingga perlu dibuatnya aturan tentang ojek. Yaitu melegalkan ojek dan memasukkannya ke dalam aturan Undang-undang.

2. Pembuatan aturan hukum pada ojek akan bersentuhan langsung dengan kebutuhan ditingkatkannya keamanan dan penegakan hukum demi menciptakan lingkungan lalu lintas yang tertib, lancar dan aman.
3. Ojek perlu dibuatkan aturan secara umum dan memiliki fasilitas sedemikian rupa dengan dikelola oleh badan hukum. Seperti Transjek yang bisa menawarkan layanan ojek yang nyaman, memiliki tarif tetap, dan pelayanan yang baik dengan memberikan batas kecepatan tertentu.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Cervero, Robert. *Informal Transport in the Devveloping World*. United Nation Centre for Human Settlements (Habitat). Nairobi, 2000
- Cities Development Initiative of Asia, *Informal Public Transportation Networks in Three Indonesian Cities*. Germany, 2011
- Farida Indrati S, Maria. *Ilmu Perundang-Undangan, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan* Penerbit Kanisius. Yogyakarta, 2007.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Cetakan ke – 11*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2009.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- Warpani, Suwardjoko P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB. Bandung, 2002

Skripsi dan Tesis

- Firman Shantyabudi, 2000, *Tukang Ojek dan Interaksi Sosial (Studi Kasus di Sebuah Pangkalan Ojek di Bekasi Selatan)*, Tesis tidak diterbitkan, Jakarta, Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Suryadi, 2012, *Tukang Ojek (Studi Tentang Perilaku Berlalulintas di Wilayah Perumnas Antang, Makassar)*, Skripsi tidak diterbitkan, Makassar, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Artikel, Makalah, dan Jurnal

- Antonius Taerigan, *Sektor Informal: "Parasitkah Mereka atau A Necessary Evil?" (Studi Kasus: Etnografi Tukang Ojek, Kelurahan Cibubur, Jakarta Timur)*, Jakarta, tanpa tahun.
- Ari Widayanti & Ade Fernandes, *Operasional Angkutan Paratransit Sepeda Motor di Kawasan Terminal Bungurasih Surabaya*, Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW), Surabaya, 11 Juli 2012.

Dewi Handayani, Indrasurya B Mochtar, dan Ria AA Soemitro, *Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor di Perkotaan (Studi Kasus Kota Surakarta)*, disajikan dalam Seminar Nasional Pascasarjana IX-ITS, Surabaya, 12 Agustus 2009.

Dewi Handayani, Indrasurya B Mochtar, Ria AA Soemitro, & Bambang Riyanto, *Kelayakan Finansial Layanan Ojek di Kabupaten Wonogiri Jawa Tengah*, Jurnal Transportasi Vol. 11 No. 2 Agustus 2011: 135-142.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen ke I sampai IV

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Peraturan Daerah Kota Palu Nomor 17 Tahun 2003 tentang Izin penyelenggaraan Sepeda Motor (Ojek)

Peraturan Daerah Kota Palopo Nomor 04 Tahun 2004 tentang Retribusi Izin Sepeda Motor (Ojek) Sebagai Angkutan Alternatif Masyarakat

Peraturan Daerah Kabupaten Dompu Nomor 7 Tahun 2004 tentang Petunjuk Pelaksanaan Izin Usaha Angkutan Penumpang Umum dengan Kendaraan Bermotor Roda Dua/Ojek

Peraturan Daerah Kabupaten Majene nomor 12 tahun 2004 tentang Izin Angkutan dan Retribusi Izin Usaha Angkutan Khusus

Internet

Ade Anung. *Menuju Layanan Angkutan Umum yang Lebih Baik (online)*, Artikel Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, diakses di <http://dishub.jabarprov.go.id> (Desember 2013).

Andhina Wulandari, *TRANSJEK: Taksi Motor Berargo, Alternatif Transportasi di Jakarta (online)*, 2012, Kabar24.com, diakses di

<http://www.kabar24.com/nasional/read/20121213/9/112738/transjek-taksi-motor-berargo-alternatif-transportasi-di-jakarta> (Januari 2014)

Rizki Budi Utomo. *Efek Time Delay Lalu Lintas di Yogyakarta (online)*, diakses 23 november 2013 di <http://rizkibeo.wordpress.com/2007/08/25/efek-time-delay-lalu-lintas-di-yogyakarta/>, 2007

